

# 한국이 잘해서, 신조선가는 더 떨어지지 않을 것

## 코멘터리

### 2017년 LNG선 신조선장이 그나마 희망 중 하나입니다.

#1 11월에 차세대 FSRU(2019년까지 12척) 건조처를 물색한다고 알려진 Hoegh는 지난주 삼성중공업을 선택했습니다. 2017년초 확정 1척+옵선 3척, 총 10억\$의 FSRU에 대한 LOI를 체결해, 삼성중공업은 2017년 Mad Dog2와 함께 20억\$ 이상의 수주POOL을 가지고 시작합니다. Hoegh는 향후 2019년까지 총 12척의 FSRU를 발주하겠다고 밝힌 바 있어 2018년과 2019년에도 연속 수주도 기대됩니다.

비단, 삼성중공업만의 호재 뿐 아니라, 최근 기 발주된 FSRU가 대부분 완판되어 다수 선주들은 추가 투자를 검토 중입니다. 또한 기존 LNG 수입국 외에도 FSRU를 통해 싸고, 빠르게 LNG를 수입하고자 하는 국가들이 늘어납니다. 아래와 같이...

#2 인도네시아 Java-1 프로젝트도 1.6GW 가스복합화력 가동을 위해서, 대형 FSRU 도입을 준비 중인데 빠르면 연내 삼성중공업 또는 현대중공업으로 조선사를 선정할 수 있다고 전합니다.

FSRU는 이후 천연가스를 운반할 LNG선을 필요로 합니다. 해당 프로젝트와 물린 LNG선 직발주는 없더라도, 스팟 시장에서 LNG선을 가져가면서 LNG선 시장 수급을 타이트하게 만들 것입니다.

#3 Shell의 LNG CANADA 프로젝트도 곧 EPC 선정 재입찰을 시작했습니다. 캐나다도 향후 LNG선 발주POOL이 될 터입니다.

### 현재 조선은 P(발주)와 Q(선가)는 모두 어려운 상황입니다, 그러나

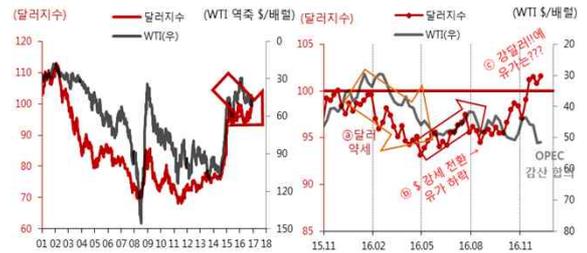
#4 외신의 신조선가에 대한 분석이 흥미롭습니다. 최근 중국은 10% 1차 선수금, 90% 잔금을 제시하며 발주를 유도하고 있고, 심지어 1차 선수금을 고작 3%만 받는 경우도 있다고 합니다. 또한 VLCC의 경우 시장 신조선가 \$85m보다 \$10m이나 낮은 가격을 제시하기도 합니다. 저가수주, 위험한 수금 구조는 향후 부메랑으로 돌아올 수 있습니다.

그러나, 시장 선가를 한국 조선업이 방어하고 있기 때문에 더 하락하기는 어렵다는 평가입니다. 한국 조선사들이 3년간의 어닝쇼크와 유동성 부족으로, 저가수주를 지양하고 있기 때문에, 중국의 파격 할인만 계속될 뿐 시장 신조선가는 클락슨 인덱스 124p 내외에서 급락하기는 어렵다는 평가입니다. 불황기에 저가수주 경쟁은 추가 시장 붕괴로 이어질 뿐입니다. 한국 조선업은 잘하고 있습니다.

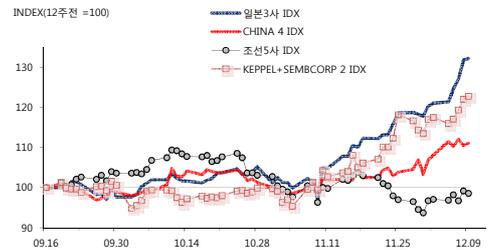
2017년 주가 회복을 위해서는, 아직 확인한 유가 방향성 확인, 해양의 재개, 상선의 발주 회복을 확인해야하며, 건조량 감소에 따른 이익 민감도도 확인해야할 것입니다. 그러나, 분명 시장 선가에 대한 평가처럼, 주가도 바닥은 지나고 있다는 판단입니다.

## 대표 차트

### ▶ 유가와 달러지수: 달러와 유가 디커플링 상황



### ▶ 유가 반등 및 강달러에 강하게 반응한 일본, 중국 조선



### ▶ FSRU의 가동 모습: Hoegh



## ASP & 실적관련(국내외)

### ▼ 신조선가지수 123p로 1p 하락

- 신조선가는 탱커 전선효과, LNG선과 LPG선 선가가 하락하며 1p 하락한 123p를 기록
- 중조선가는 벌크 케이프사이즈 리세일 선가가 상승했고, 전선중 보합을 기록해 75p로 제자리

## 이슈

### ▶ 신조선가의 향방에 대해

#### ▷ 조선사들의 할인 영업 상황: 한국은 선가 바닥을 지지!

- 2014년 138p에서 현재 124p까지 신조선가는 급격하게는 아니지만 꾸준히 하락 중
- 생존을 위한 여러 조선사들의 가격할인, 불리한 수금 조건 수용이 이어지고 있는데
  - ⓐ 중국의 경우 선수금 10%에 잔금 90% 조건이 가능하다는 설명: DSI의 114k 탱커 6척 수주에서도 동 조건
  - ⓑ 덴마크 선주의 인터뷰에 따르면 일부 중국 조선은 초도 선수금 3%에도 계약이 이루어지고 있다고 전함
  - ⓒ 현재 VLCC 표준선가는 \$85m이지만, 중국 조선사들은 \$10m 할인도 제시하고 있다고 함
  - ⓓ 일부 선주는, 한 일본 조선사가 \$25m 파나마스 벌크 신조선가를 \$20m 초반으로 제시했다고 얘기했지만
- ⓔ 일본 조선업계는 일본 조선사들의 수주잔고는 3년이 거의 차 있어 이런 무리한 저가 수주를 했을 리 없을 거라고 강력 반발
- ⓕ 또한 시장 붕괴에 따른 매력적인 중고선 시장 때문에, 신조발주 매력이 떨어지고 있다는 배경 설명도
- 그러나, 한국 조선이 시장 신조선가를 지키는 역할을 하고 있는데
- 최근 IRISL과의 계약에서 14,000teu \$110m, MR \$35m으로 계약가가 양호했음
- 또한 최근 몇년간의 빅배스와 유동성 위기로 저가 수주를 지양하고 있으며, 정부/채권단 저가수주에 대한 관리감독 때문이라는 해석

외신 보도

- 뉴스/FACT > 당사 의견

▶ 업황

▶ 해양

▲ Statoi의 Sverdrup phase2 내년 3월에 FEED 입찰 시작!: 2018년 POOL

- Sverdrup ph1의 마일스톤을 앞둔 가운데, Statoi은 Phase2의 FEED 입찰을 내년 2017년 3월에 시작: Ph1을 담당했던 Aker Solution이 Aibel보다 앞서 있다는 평가
- 또한 FEED 입찰 전후로 "Decision Gate 2"를 지나 pre-sanction phase에 도달
- Ph1에 참여했던 업체들 모두 제 역할을 잘 하고 있어서, 이 업체들 다수가 Ph2도 담당할 것으로 보임
- Ph2는 220천B/D로, 구조물은 2만톤 정도가 될 것임: 비용 절감을 위해 설비 크기를 줄이고 있는데, 초기 2.7만톤에서 → 6월 Ph2 진행을 결정했을 때 2.1만톤 → 그리고 최종 2만톤(2천톤 파워모듈 포함)으로 전해짐
- 탐사이드는 삼성중공업이 1차에 이어 2차 수주 가능성이 높은 가운데, 대우조선해양, 현대중공업, 그리고 노르웨이의 Aibel, Kvaerner도 플랫폼 수주를 노림
- FID는 2018년 이후, 그리고 플랫폼 계약은 2018년~2019년으로 예상되며, 2022년 가동될 것으로 보임
- Ph2까지 가동될 경우 Sverdrup의 생산용량은 550천~650천B/D가 될 것임: Ph1은 440천B/D
- > 자료도 준비하고 있습니다만, 이 뉴스와 같은 여러 사례가 보입니다.
- > 2017년 해양은 합리화, 비용절감, LTE를 트랜드로 중소형 설비를 중심으로 발주가 재개될 것으로 보입니다.

▲ BP의 Mad Dog2, 내년초 최종결정 & EPC 발주

- Mad Dog2의 투자비를 90억\$까지 낮추고 BP는 지난주 사업 허가를 발표: PHP Billiton, Chevron의 내년초 결정을 기다림
- 투자비를 2013년 초기 110억\$에서 20억\$나 낮춘 90억\$를 달성
- 2015년7월 Shell의 Appomattox 이후, Mad Dog2는 1년 내에 유일한 대형 Standalone 플랫폼
- 비용 절감에서 2013년 20억\$의 Technip-디자인의 SPAR를 철회하고, "단순화, 표준화"를 거쳐 10억\$ 안팎으로 구조물 원가를 절감
- 최종 설계는 탐사이드(Wood Group) 1.7만톤, Hull(KBR)의 자회사 GVA) 4만톤인데, 탐사이드 중량은 2013년 SPAR에서 3.3만톤 → semi-sub. 디자인 이후에도 초기 2.5만톤에서 → 1.7만톤으로 줄임: water injection도 280천b/d에서 140천b/d로 줄임
- Mad Dog은 1998년에 발견되어 2005년 SPAR로 1차 가동을 시작했고,
- 2009년과 2011년 추가 시추를 통해 필드 매장량이 2배로 늘어난 4십억BOE로 밝혀져 2차 사업 추진 중

▶ LNG

▲ Hoegh의 차세대 FSRU: 삼성중공업이 1+3척 LOI

- Hoegh는 삼성중공업과 10억\$ 규모의 FSRU 4척 LOI: 1척+옵션3척
- 척당 선가는 \$225m~\$240m으로 전해지며, 750MMScf/day의 기화능력
- 본계약은 2017년1월로 예상되며, 인도는 앞의 2개선이 2019년, 3,4호선이 2020년
- Hoegh는 현대중공업에 FSRU 8척을 건조해왔으며, 마지막 8호선에 옵션 1척이 딸렸으나, 행사여부는 불확실해짐
- > FSRU들을 완판한 Hoegh는 FSRU 시장 확산을 예상하고, 지난 11월 차세대 FSRU 12척을 2019년까지 발주하겠다고 밝힌 바 있습니다.
- > 이 중 4척이 먼저 발주된 것입니다. 기존 현대중공업을 이용하던 Hoegh가 차세대 FSRU에서는 삼성중공업을 선택했습니다..

(11월3주) ▲ Heogh, 2019년까지 LNG-FSRU 12척 발주 & 차세대 FSRU 발주 임박

- 노르웨이 Hoegh LNG는 "next FSRU" 신조를 위한 최종 단계에 접어들
- 현대중공업에 8척의 LNG선을 발주해왔고 1척의 옵션을 보유 중인데, 2019년까지 12척의 FSRU를 건조(백로그 포함)하겠다는 야심을 발표
- FSRU 시장의 건전한 펀더멘탈에, 야드들의 상황이 발주에 도움을 줄 것이라고 평가
- 발주는 한국조선사에 할 것으로 보이며, 신조선가가 이전 계약에 비해 얼마나 낮아졌는지를 지켜보고 있다고 함

▶ 추가로 Hoegh와 Gaslog도, FSRU 개조도 준비

- 1) Hoegh는 연말까지 LNG-FSRU 개조 프로젝트를 선정할 계획
  - 이미 8월에 Wartsila Oil & Gas 및 Moss Maritime과 협약을 체결하고
  - Wartsilia에 이미 Regasfication plant를 주문했고, 개조를 위한 LNG선을 확보하기 위해 5~6척 검사/검토 중인데, 170k 싸이즈가 핵심 변수
  - 2017년말까지 개조를 마치는게 목표
- 2) Gaslog도 비슷한 프로젝트를 Keppel SY와 체결: 최소 2척의 LNG선을 이미 확보했고
  - Item(기자재) 도착해 1년, 개조에 6개월~8개월 소요될 것이라는 설명

▲ 한국 조선사들(SHI>HHI), 인도네시아 Java-1 FSRU 협의 중

- 지난 10월 컨소시엄은 1.6GW Java-1 가스발전(20억\$)을 위한 개발/금융 LOA를 체결: BOOT(Build-own-operate-transfer), 인니에서 가장 큰 가스발전소가 됨
- 벨기에 Exmar가 일본의 Marubeni, Sojitz, 인도네시아 국영 Pertamina가 FSRU 도입을 추진 중이며, 한국 조선사와 가격 협상 중이라고 함: 25년 용선
- 삼성중공업이 현재 가장 선호되고 있으며, 현대중공업도 여전히 협상 중으로 전함
- FID는 2017년 중이지만 FSRU 도입 결정은 12월내로 결정될 전망
- 또한 2019년 발전소 가동 6개월전에 5천~20천CBM 소형 LNG선들도 필요한 상황
- 인도네시아 전력사인 PLN이 현지 Papua 지역의 Tangguh LNG Plant에서, West Java의 Muara Tawar 지역으로 천연가스 이동해 FEED

▲ Shell의 캐나다 LNG Canada, EPC 재입찰

- 올해 2차에 걸쳐 FID를 연기했던 Shell의 LNG Canada 프로젝트의 Engineering & Construction 입찰이 재개(300억\$)로 추산
- 2014년 CFSW 컨소시엄이 주요 건설 계약을 맺었지만 유가 하락 및 이후 Cost Cut을 위해 FID 연기
- CFSW: Chiyoda, Foster Wheeler(현재 Amec F/W), Saipem, WorleyParsons
- 초기 26MTPA로 계획되었지만, 일단 6MTPA x 2개 트레인으로 사업 시작: 초기 계획은 설계/시공에 5년 소요 예정
- Shell 50%, Petrochina 20%, KOGAS 15%, Mitsubishi 15% 지분 보유
- >> 저유가에 맞추어 비용을 절감하고, 사업이 진행될 경우, 2021년~2022년 On Stream으로 2018년~2020년 LNG 발주 POOL로 이어집니다.
- >> Offshore도 셰일가스 수출 프로젝트들도, 저유가에 적응하며 다시 시작하려고 합니다.

▽ Anadarko는 모잠비크의 Area1 육상 LNG FID 1년 연기

- 6MTPA Onshore Plant의 FID를 17년말~18년초로 1년 연기
- 향후 Heads of Agreement가 SPA로 연결될 때 속도가 붙을 것이라고 설명
- 2015년초 액화터미널 EPC를 CCS JV에 발주: CB&I, Chiyoda, Saipem
- > 위의 LNG Canada와는 반대로, 향후 LNG선 발주를 유발할 모잠비크 프로젝트는 가스 판매계약을 준비 중으로 1년 정도 밀렸습니다.
- > 모잠비크 ENI의 Coral FLNG와는 별도입니다, 오해 없으시기를 바랍니다.

한국 조선업 수주설

▶ 신조 발주설(뉴스 단계)

△ 쿠웨이트 KOTC, 8척의 가스선과 탱커 2017년초 발주

- KOTC는 선대 리뉴얼 일환으로 VLGC(82k~84k CBM) 3척, VLCC 1척, MR탱커 4척 발주를 준비 중  
 - 2014년 입찰을 시작했다가 2015년말 Budget을 초과하는 선가의 이슈로 프로젝트를 중단했다가 재개되는 것  
 - 2017년 1월~2월, 한국, 일본, 중국 조선사들을 상대로 PQ를 진행하고 이어 건조처를 선정할 것으로 보임  
 - KOTC는 2012년 마지막으로 VLCC를 대우조선해양, 46k MR 탱커를 현대미포조선에 발주한 바 있음  
 : 당시 VLCC \$105m → 요즘 \$83m, MR탱커 \$62.5m → \$35m  
 > 연말 수주물이는 실패하는 분위기이지만, 신조 반등을 내년 3월~4월 중으로 기대해 봅니다.

한국 및 경쟁국 주요 수주 소식

▶ Clarksons에 신규 기입된 신조 수주건

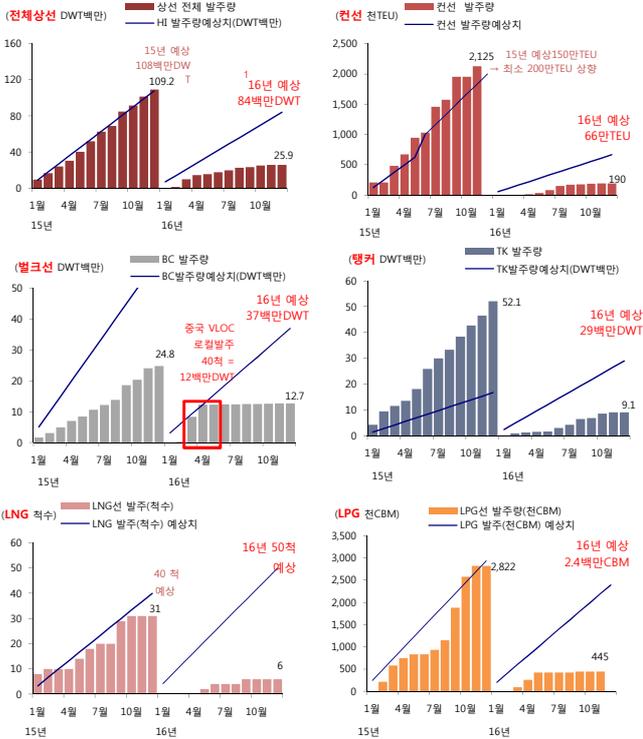
12월2주(지난주)

③Schulte Group→Hyundai Mipo, LNGBV, 1척

- 독일 Bernhard Schulte로부터 7,500cbm LNGBV(LNG 병커링 배설) 건조 LOI 체결  
 - 지난주 Keppel 수주가능성이 높다는 보도였지만, 결국 현대미포조선이 수주한 것으로 전함  
 - 다만 신조선가는 \$40m 이하로, 기존 LNGBV를 건조한 한진중공업의 5,000cbm에 \$50m, STX의 6,500cbm에 \$63m에 비해 낮지만  
 - 장비 탑재 종류에 따라 신조선가는 천차만별일 수 있다는 설명  
 > LNGBV 발주가 천천히, 그리고 어느 순간 크게 늘어날 수도 있다고 짐작 및 기대하고 있습니다.  
 > 한진중공업, STX조선에 이어, 현대미포조선도 LNGBV 시장에 진입했습니다.  
 > 무사 건조를 통해, 새로운 전방 선종을 마련한다면 큰 호재일 것입니다.

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이

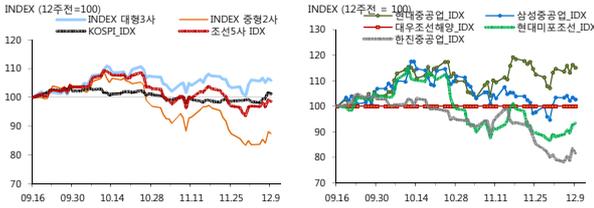


▶ 신조 발주 내역 - 한/중/일 주간

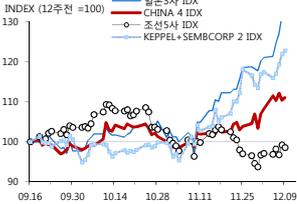
국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	Type	크기	인도	척수
<b>16년11월3주</b>								
중국	Fujian Funing S.B.	16.1.1	아시아	Unknown Indonesian	FERRY		2016~2017	2
	Fujian Southeast SB	16.1.1.10	아시아	Unknown Indonesian	FERRY		2018	4
		16.1.1	아시아	Unknown Indonesian	FERRY		2017	4
<b>16년11월4주</b>								
BIG6	Hyundai Vinashin	16.11.25	유럽	Central Shipping	PTK	50k DWT	2018	1
한국	Dae Sun Shipbuilding	16.11.21	한국	Sam Bu Shpg	PTK	4k DWT	2018	1
	Samkang M&T	16.8.11	한국	Woolim Shipping	PTK	7k DWT	2018	3
중국	Huangpu Wenchong	16.11.18	중국	COMRA	OTHERS	0k LOA	2019	1
중국	Yantai CIMC Raffles	16.11.18	중국	Shandong Twin Marine	OFF-기타		2017~2018	3
	Wuchang SB Group	16.11.17	중국	COMRA	OTHERS	0k LOA	2019	1
		16.11.16	중국	Unknown Chinese	OFF-SUPP	5k GT	2017	1
	Hin Lee Shipyard	16.8.1	아시아	Ocean Sparkle Ltd	OFF-기타		2017	2
			Chey Lee Shipyards	OFF-기타		2017	6	
일본	Hakata Zosen	16.1.1	일본	MSK Co. Ltd.	PTK	5k DWT	2016	1
	Tadotsu Shipyard	16.5.1	Unknown	Unknown	OTHERS	50k DWT	2017	1
		16.3.1	Unknown	Unknown	OTHERS	50k DWT	2017	2
	Imabari SB (Imabari)	16.1.1	Unknown	Unknown	BULK	38k DWT	2017	1
<b>16년12월1주</b>								
BIG6	HHIC-Phil (Subic SY)	16.9.9	아시아	Eastern Pacific Shpg	TK	115k DWT	2018	2
한국	Dae Sun Shipbuilding	16.11.25	한국	Hanil Express	FERRY	1k Pass.	2018	1
중국	Huangpu Wenchong	16.11.18	북미	Tropical Shipping	CONT	1k TEU	2018	1
<b>16년12월2주</b>								
BIG6	Hyundai Mipo	16.12.5	유럽	Schulte Group	OTHERS	8k cu.m.	2018	1
중국	Jiangnan SY Group	16.11.30	중국	PRIC	OTHERS	0k LOA	2019	1
	Huangpu Wenchong	16.8.1	북미	Tropical Shipping	CONT	1k TEU	2018	1
중국	Jinlun Shipyard	16.10.1	중국	Quanzhou Ansheng	CONT	1k TEU	2018~2019	10
	Damen Changde SY	16.12.5	러시아/CIS	TOS Bunkering Co	OFF-기타		2017~2018	4
일본	Fujian Funing S.B.	16.12.6	아시아	Unknown Indonesian	FERRY		2018	2
	Miura Zosensho	16.5.1	일본	Nippon Gas Line	OTHERS	4k DWT	2017	1
		16.4.1	일본	Unknown Japanese	PTK	1k DWT	2017	1
		16.3.1	일본	Unknown Japanese	PTK	5k DWT	2018	1
				Izumi Kaiun	LPG	1k cu.m.	2017	1
				Kyokai Kaiun	LPG	1k cu.m.	2017	1
				Hatate Kaiun Kk	LPG	1k cu.m.	2017	1
			Heiwa Kaiun Co., Ltd	PTK	5k DWT	2017	1	
	Imabari SB (Imabari)	16.12.2	Unknown	Shikoku Kaihatsu	FERRY		2018	2
	MHI Shimonoseki	16.8.1	일본	Fujitran Corp	FERRY		2018	1
	Kanda Zosensho	16.8.1	Unknown	Unknown	BULK	4k DWT	2018	1
						6k DWT	2017	1

Peer Group 등 Index

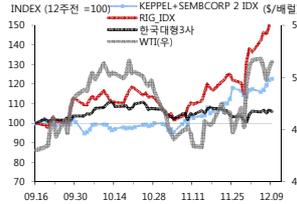
▶ 한국 조선 대형3사, 중형3사 INDEX



▶ 조선업 한중일

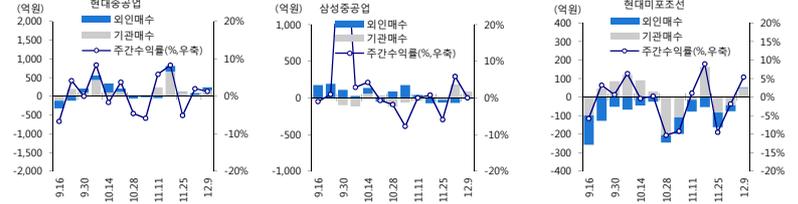


▶ 유가 VS 리그선주, 싱가포르 Offshore 제작사

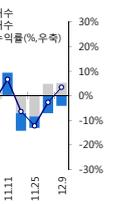
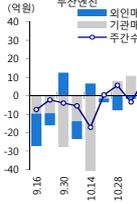
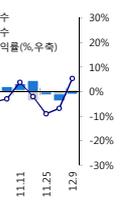
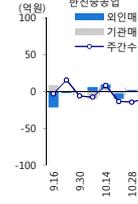


조선 수급

▶ 조선6사 수급



▶ 한진중공업



국내 보도

▶ 공통 보도

△ 콩고-브라자빌 FLNG프로젝트 입찰 12월 중순

<https://www.highlyv.co/hi/0AL7XyZuhUDkou>

입찰 마감일이 12월 중순으로 예정된 가운데, 2017년 1분기에 우선협상대상자가 선정  
현재 △네덜란드 SBM오프쇼어+중국 CNOOC+삼성중공업의 컨소시엄 △말레이시아 부미 아르마다(Bumi Armada)-이태리 사이팜-대우조선해양의 컨소시엄  
△일본 미쓰이해양개발(Modec)-현대중공업의 컨소시엄 △노르웨이 BW오프쇼어/CB&I/중국 위슨(Wiosn)의 컨소시엄 등 4개 팀이 경합  
연산 100~120만 톤 규모의 FLNG 선박을 건설하는 5억달러 규모의 사업으로 2020년 준공을 목표  
뉴에이지는 1척 건조 후 동일 선박 건조 옵션을 부여해 총 계약금액은 10억달러에 이를 전망이다. 최종투자결정은 2017년에 이뤄질 예정

(의산, 11월4주) ▲ Congo의 FLNG에 4개 컨소시엄 경합

- 런던의 NewAge가 Congo-Brazzaville에 도입하는 FLNG에 4개 컨소시엄이 경합
- 12월초 상업입찰을 시작해, 2017년초 우선협상대상자를 선정하고, 계약자는 2Q까지 추가 engineering work를 거쳐 최종 가격을 제시하는 구조
- FID는 2017년으로, 다소 공격적인 일정으로 진행되고 있음
- LNG 판매 주요 공략 시장은 아시아, 특히 중국으로 알려짐
- 경쟁은 SBM Offshore+COOEC+삼성중공업(Hull) vs. Bumi Armada(말) + Saipem + 대우조선해양 vs. Modec + 현대중공업(Hull 담당)  
vs. BW Offshore + CB&I + Wilson Offshore & Marie(중국)으로 알려짐
- 1.0~1.2MTPA에 비용은 \$500m으로 알려짐
- 해당 필드는 8TcF의 ENI Marine XII licence 중, 2TcF에 해당하는 Litchendjili & Nkala 필드인 것으로 전함
- 해상만 b/d condensate 사용 여부에 따라 스펙과 비용은 달라질 것으로 관측
- NewAge는 1호선 이후 동일 사양의 2호선을 건조하는 옵션을 부여할 것이라고 함
- 또한 NewAge는 알려지지 않은 2개의 추가 FLNG 프로젝트를 진행 중이라고 주장: 카메룬, 나이지리아로 추정

▽ STX조선, 내년부터 수주영업 나선다

<https://www.highlyv.co/hi/58451df3ff1a946653000038>

법원으로부터 회생계획 인가를 받은 STX조선해양이 내년부터 다시 글로벌 선사들을 상대로 수주영업에 나설 것으로 예상  
수주영업은 MR탱커 등 석유제품선 위주로 이뤄지게 되며 수익성 있는 선박에 대해서만 선수금한급보증 발급이 허용될 것으로 예상돼  
타 조선소와의 수주경쟁은 쉽지 않을 것  
업계에서는 STX조선이 내년 1월부터 최소 7척에서 최대 11척까지 글로벌 선사들을 상대로 수주협상에 나설 것으로 예상  
수주하는 선종은 MR(Medium Range)탱커, LR1(Long Range)탱커 등 석유제품선에 한정될  
업계 관계자는 "국내 조선업계 중 MR탱커 건조가 가능한 조선소는 STX조선과 함께 현대미포조선, 성동조선해양 정도밖에 남지 않았다"며  
"기술력과 선박 품질 면에서 중국 조선업계가 한국에 뒤처지는 만큼 STX조선이 다시 수주활동에 나선다면 어느 정도의 성과는 거둘 수 있을 것으로 보고 있다"고 설명

▽ 한국 조선, 17년만에 日에 역전될 판

<https://www.highlyv.co/hi/Etbe28GivRZMAP>

달 초 기준으로 한국과 일본 조선소의 수주잔량을 각각 2,046만CGT와 2,006만CGT로 집계했다. 양국 간 수주잔량 격차는 불과 40만CGT  
우리나라 조선산업은 2000년 1월 당시 세계 1위 점유율을 확보하고 있던 일본을 제치고 선두  
일본 조선업에 대한 평가는 극명하게 갈림; '글로벌 경제 모범생'답게 선제적 구조조정으로 외형을 축소해 얼얼 악화에 대비할 수 있는 체력을 갖췄다는 긍정 평가  
vs. 조선산업의 외형이 급격하게 쪼그라들고 투자가 위축되어, 핵심 인력들이 한국과 중국 등으로 유출돼 쇠락의 계기가 됐다는 게 대체적인 의견

▶ 현대중공업 보도

▽ 민주노총 "현대중 노조 민주총 가입 기대...구조조정 중단해야"

<https://www.highlyv.co/hi/58451e11dc5ed37524000031>

노조는 이달 20~22일 민주총 산하 금속노조 가입을 위한 총투표를 한다. 전체 조합원 과반이 투표해 3분의 2 이상 찬성해야 함  
현대중공업 노조는 2004년 비정규직 차별 철폐 문제에 관한 견해 차이로 금속노조로부터 제명

▷ 문중박 현대오일뱅크 사장 "IPO 검토 안해"

<https://www.highlyv.co/hi/EQRPeol794wV5>

문중박 현대오일뱅크 대표(사장)가 현대로보틱스로 최대주주가 바뀌어도 기업공개(IPO)를 추진하지 않겠다는 뜻을 밝힘  
현대오일뱅크 프리IPO(상장 전 지분투자)는 경영 개선 계획과 별도로 제출한 3조 6000억 원의 비상 시 대책(Contingency Plan)에 포함

▷ 현대중공업 사업부 재판 배경엔 자사주활용 제한법

<https://www.hihighly.co/hi/K5y4J7npLhGxOy>

최근 잇따라 국회에서 발의하는 자사주 활용 제한법 때문으로 풀이  
지난 7월 국회에서는 회사가 분할할 경우 분할하는 회사가 보유하는 자사주에 대해 분할되는 신설회사의 신주 배정을 금지하는 내용의 상법 개정안이 발의  
주목할 점은 신설회사 현대로보틱스에 현대오일뱅크 지분(91.1%)과 현대오일뱅크가 보유한 차입금 2조원, 그리고 현대중공업 자사주(13.4%)가 편입  
→ 현대로보틱스가 실질적 주주회사가 된다는 관측 지배적  
분할기일은 2017년 4월 1일이며, 신설회사 3개 법인은 2017년 5월 10일 신규 상장될 예정

▷ 현대중, 2021년까지 건설장비 글로벌 5위 진입한다

<https://www.hihighly.co/hi/7LBCdJmZvek7Ux>

△선진 건설장비 회사 출신 전문가 영입 △제품 경량화 설계·신뢰성 테스트 강화 △영업부문 성과 인센티브 실시 등으로 경쟁력을 높이는 작업에 착수  
현대중공업이 현대자동차그룹의 품질경영을 배우자고 제안: 배 자문은 35년간 현대자동차그룹에서 근무, 2014년 10월 현대중공업 기술자문으로 선임  
현대중공업이 품질관리에 소홀해 발생한 '품질실패 비용'은 매출의 2.54%에 달하는 6056억원

△ 현대중-에너지공단, '빌딩 에너지관리시스템 MOU' 체결

<https://www.hihighly.co/hi/QAdbvKLim98vJh>

전기전자시스템 사업대표와 한국에너지공단 이사장 등이 참석한 가운데 '빌딩 에너지관리시스템(이하 BEMS, Building Energy Management System) 업무 협약'을 체결  
EMS는 각종 에너지 공급·이용기기에 정보통신기술(ICT)을 융합함으로써 설비 자동제어, 원격 점검, 조명 제어 등을 실현해 에너지 사용을 최적화하고 관리하는 시스템  
건물에 적용되는 BEMS와 공장에 적용되는 FEMS(Factory Energy Management System)로 구분  
EMS 시장은 오는 2020년까지 280억 달러 규모로 성장할 전망

▶ 삼성중공업 보도

N/A

▶ 대우조선해양 보도

▽ 무급휴직 대우조선, 사외이사 평균 보수는 현대중공업보다 많아

<https://www.hihighly.co/hi/4GBcNfbdt17ESw>

대우조선해양 사외이사(감사위원)의 평균보수가 재계 서열 2위인 현대자동차 감사위원의 평균보수 보다 높음  
지난 9월30일 현재 대우조선이 사외이사(감사위원) 3인에게 지급한 보수는 모두 1억5400만원에 달함

▷ 대우조선, 연내 자본확충 '이상 무'

<https://www.hihighly.co/hi/loqceqZb2lRleQ>

채권단인 산업은행과 수출입은행이 이달 중 2조 8000억 원 규모의 자본확충을 무리 없이 집행  
감자는 이미 다 끝난 것이고, 출자전환은 연말이라는 목표를 가지고 진행  
감자 절차는 연말여의 기간을 거쳐서 완료되기 때문에 감자가 끝나고 나야 출자전환을 진행할 수 있다며  
"연내 마무리할 것이라고 말할 수 있는 것 역시 감자가 끝나는 즉시 미리 준비된 관련절차를 이행해 출자전환을 속히 진행하려는 계획을 갖고 있기 때문"이라고 설명  
연내 자본확충이 이뤄진다면 대우조선해양은 현재 7000%에 달하는 부채비율을 900% 수준으로 조정, 상장폐지 위기를 벗어날 것으로 기대  
내년 4월과 7월, 11월에 각각 만기가 돌아오는 4400억 원, 3000억 원, 2000억 원 규모의 회사채를 상환

△ 대우조선해양, 콩스버그와 기술개발협약 체결

<https://www.hihighly.co/hi/ZXDJzwE8hva1pE>

세계 최고 선박자동화시스템 개발업체인 노르웨이의 '콩스버그 마리타임즈'와 공동기술개발협약을 체결  
협약은 두 회사가 공동으로 신개념 LNG 제어시스템을 개발하고 이를 LNG FSRU(Floating, Storage, Re-gasification Unit)에 실제 적용한다는 내용  
모든 LNG운반선에는 천연가스를 자동 제어할 수 있는 프로그램과 장치가 필요한데 콩스버그는 현재 이 분야에서 세계 1위 점유율을 자랑하는 회사  
이 시스템은 독창적인 Indirect Glycol Water Heating 방식의 Vaporizer가 적용돼 운영비를 절감하는 등 FSRU 재기화 제어성능을 높일 것으로 기대

▶ 기타

▷ 세계 1위 선사 머스크, 7위 함부르크수드 인수..."상당한 시너지 기대"

<https://www.hihighly.co/hi/zVFHZ0QhfhZx6d>

글로벌 7위 컨테이너선사를 인수하게 된 머스크는 글로벌 컨테이너선 시장 점유율을 20% 가까이 높게 됐을 뿐 아니라  
유럽과 중동·아프리카를 운항하는 남북항로에서도 경쟁력  
총 62만5000TEU 규모의 컨테이너선 130척을 보유하고 있는 함부르크수드를 인수함으로써  
머스크가 글로벌 컨테이너선에서 차지하는 시장점유율은 15.7%에서 18.6%로 늘어나게 됐으며 연간 매출 규모도 300억 달러에 달하게 됨  
> M&A 및 얼라이언스 재편을 통한 컨테이너 라이너들의 치킨 경쟁이 또 한판 진행됩니다.  
> 머스크가 강해질 수록 Ocean Alliance와 THE Alliance의 초대형선 투자요구는 강해집니다.  
> 다만, 모든 경쟁이 끝난 후 컨테이너선 신조 시장은 걱정됩니다만, 나중에 고민할 이슈입니다.

▶ 중소 조선사 구조조정 관련

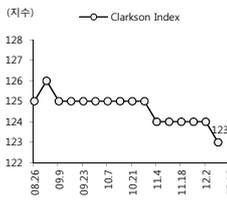
▷ SPP조선, 자회사 SPP해운 파산신청...청산 절차 가속화

<https://www.hihighly.co/hi/58451e94114248561c0000e4>

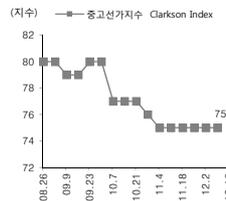
SPP조선이 자회사인 SPP해운에 대한 파산신청을 법원에 하는 등 사실상 청산 절차:  
모회사인 SPP조선은 내년 2월, 늦어도 3월까지 마지막 수주량을 인도하고 사실상 회사 문을 닫기로 한 상태: 협력업체 직원을 포함해 약 4000여명이 실직  
채권단은 3월 SPP조선의 사천조선소를 매각하는 내용의 양해각서를 SM(삼라마이더스)그룹과 체결했으나, 결국 합의점을 찾지 못하고 매각은 최종 결렬  
SPP조선은 지난해 가동 중단된 고성-통영조선소 매각도 진행  
경남 고성조선소에서 운용하던 플로팅도크를 국내 조선-해양플랜트 기자재 업체인 ㈜이삭에 매각  
금융기관별 채권액은 수출입은행 6400억원, 우리은행 4008억원, 무역보험공사 2831억원, 서울보증보험 571억원 등 모두 1조3810억원

신조선가 & 중고선가

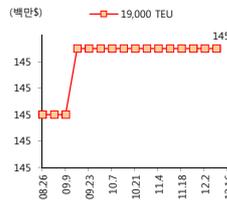
▶ 신조선가지수



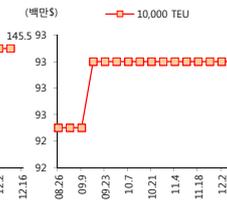
▶ 중고선가지수



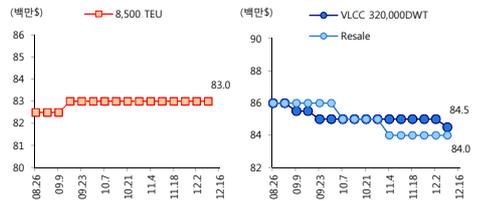
▶ 메가 울트라막스 신조선가



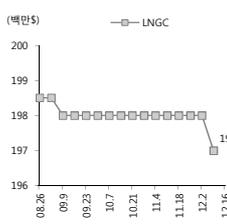
▶ 메가 컨테이너선 신조선가



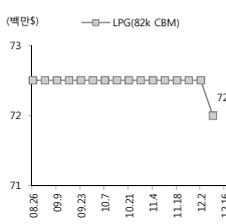
▶ 컨테이너선 신조선가 - 8,500 ▶ 탱커 신조 vs 리세일 가격



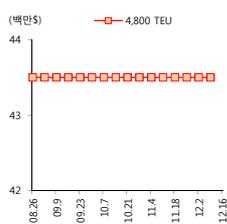
▶ LNG선 - 신조



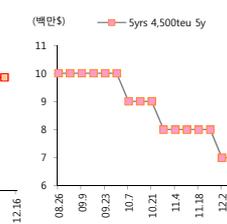
▶ LPG선 - 신조



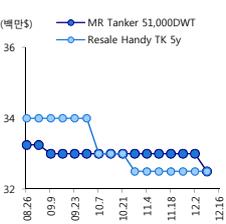
▶ 컨테이너선 - 신조선가 4,800t



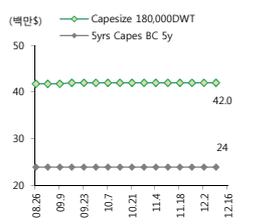
▶ 컨테이너선 - 중고선가 4,500teu



▶ MR탱커 신조vs리세일

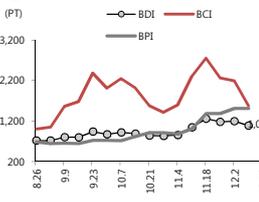


▶ Capesize 벌크선 - 신조, 중고선가

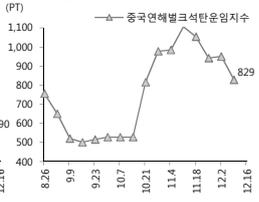


운임지수

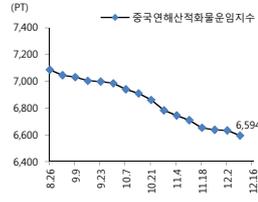
▶ 벌크



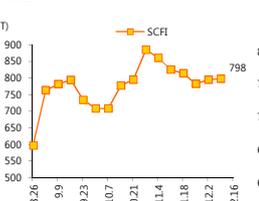
▶ 중국



▶ 탱커



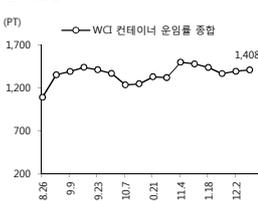
▶ 컨선



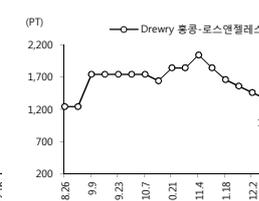
▶ 컨선 지표들



▶ 컨선

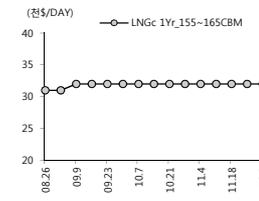


▶ 컨선

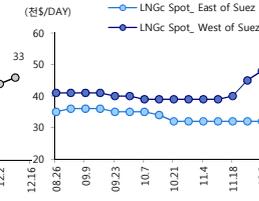


용선료

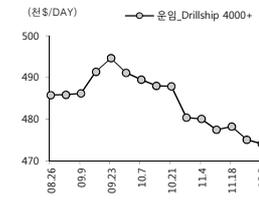
▶ LNG선 1yr 용선료



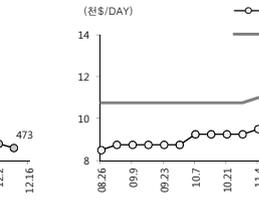
▶ LNG선 SPOT



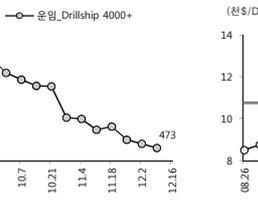
▶ 드릴십



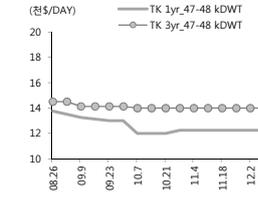
▶ 벌크선 - 케이프



▶ 탱커 - VLCC



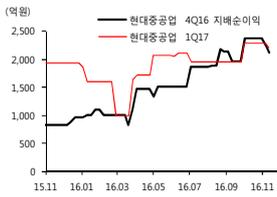
▶ 탱커 - MR



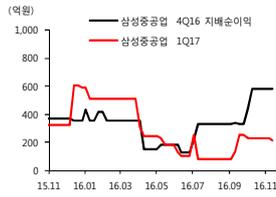
2016.12.12 [375호]

Consensus 추이

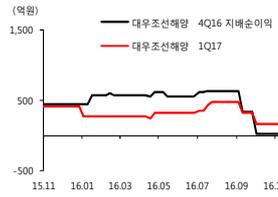
▶ 현대중공업



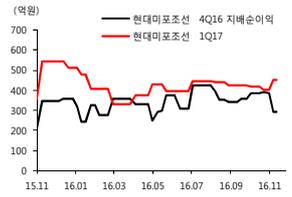
▶ 삼성중공업



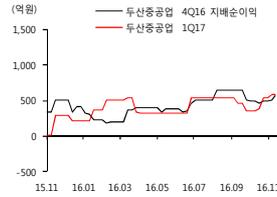
▶ 대우조선해양



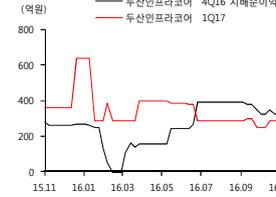
▶ 현대미포조선



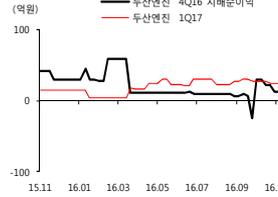
▶ 두산중공업



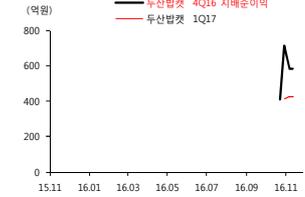
▶ 두산인프라코어



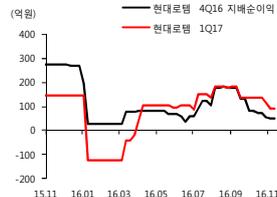
▶ 두산엔진



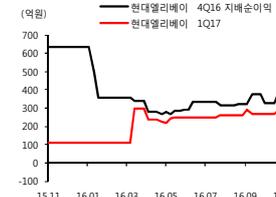
▶ 두산발켓



▶ 현대로템



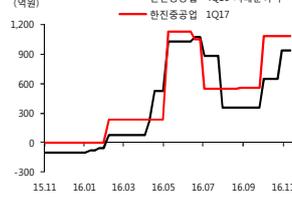
▶ 현대엘리베이터



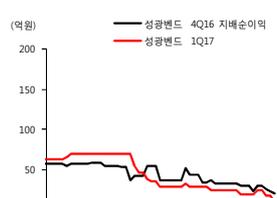
▶ 한국항공우주



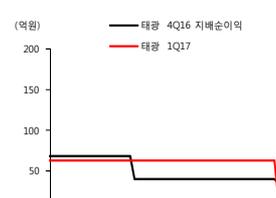
▶ 한진중공업



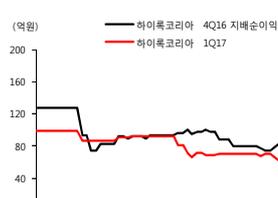
▶ 성광벤드



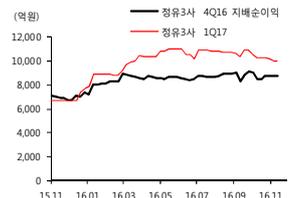
▶ 태광



▶ 하이록코리아



▶ 정유3사



출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

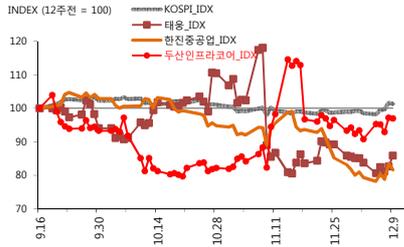
그룹	종목	2016 EPS(원)										Chang(%)		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	16.11.05	16.11.12	16.11.19	16.11.26	16.12.03	16.12.09	12달전 대비	4주전 대비	2016PER	증가
조선	현대중공업	8,583	10,703	12,198	12,243	12,783	12,976	13,034	13,034	13,207	13,167	8%	1%	11.6	152,500
	삼성중공업	310	88	-110	-133	-101	-93	-52	-52	-1	-37	적지	적지	-245.0	9,000
	대우조선해양	11	14	-137	-1,256	-2,588	-2,588	-2,588	-2,588	-2,588	-2,588	적지	적지	-1.7	4,480
	현대미포조선	8,457	10,129	10,770	10,724	10,847	11,051	11,267	11,040	10,891	10,855	1%	-2%	6.1	66,700
	한진중공업	313	701	800	863	1,234	896	896	896	763	763	-12%	-15%	4.4	3,370
두산	두산중공업	1,478	929	1,132	1,050	1,214	1,215	1,462	1,462	1,476	1,528	46%	26%	16.7	25,450
	두산인프라코어	1,175	1,477	1,482	1,507	1,511	1,555	1,588	1,607	1,568	1,502	0%	-3%	5.5	8,200
	두산엔진	391	1,646	1,919	1,999	2,081	2,075	554	107	-875	-875	적지	적지	-3.6	3,190
기계	현대엘리베이터	471	230	2,126	2,100	1,946	1,946	992	992	921	921	-56%	-53%	61.9	57,000
	한국항공우주	2,745	2,902	2,902	2,908	2,704	2,702	2,702	2,706	2,701	2,701	-7%	0%	24.1	65,200
피팅	성광벤드	516	489	370	370	254	257	257	225	184	172	-53%	-33%	52.0	8,950
	태광	483	475	475	475	475	475	475	475	475	208	-56%	-56%	39.5	8,190
	하이록코리아	2,658	2,448	2,292	2,235	2,172	2,156	2,156	2,094	1,954	1,954	-13%	-9%	11.1	21,750
정유	SK이노베이션	20,334	21,538	21,728	20,925	20,780	20,780	20,749	20,653	20,635	20,694	-1%	0%	7.3	151,500
	GS	7,101	6,880	7,378	7,576	7,889	7,889	7,993	7,882	7,880	7,776	3%	-1%	7.2	55,600
	S-Oil	11,064	11,683	11,917	11,937	11,219	11,219	11,192	11,153	11,172	11,097	-7%	-1%	7.5	83,100

그룹	종목	2016 BPS(원)										ROE		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	16.11.05	16.11.12	16.11.19	16.11.26	16.12.03	16.12.09	2016	2017	2016 PBR	
조선	현대중공업	203,469	211,889	213,854	215,919	224,071	224,699	224,720	224,720	224,835	224,766	6%	5%	0.7	
	삼성중공업	24,196	24,538	25,052	24,987	28,648	28,565	16,923	16,923	17,121	17,125	0%	1%	0.5	
	대우조선해양	4,073	3,916	2,401	2,952	3,405	3,405	3,405	3,405	3,405	3,405	-76%	13%	1.3	
	현대미포조선	93,289	98,877	101,351	103,786	103,512	104,285	104,266	104,266	105,246	105,778	10%	6%	0.6	
	한진중공업	13,899	13,631	13,917	13,990	13,840	13,771	13,771	13,544	13,544	13,544	6%	10%	0.2	
두산	두산중공업	32,550	32,016	32,178	32,227	32,588	32,639	32,820	32,820	32,488	32,557	5%	6%	0.8	
	두산인프라코어	10,405	10,922	10,929	10,959	10,657	10,595	11,029	10,767	10,830	10,830	14%	8%	0.8	
	두산엔진	8,873	10,742	11,041	10,774	10,811	11,113	9,989	9,795	8,795	8,795	-10%	1%	0.4	
기계	현대엘리베이터	27,095	28,039	30,014	31,270	31,270	31,270	29,545	29,545	29,545	29,545	3%	17%	1.9	
	한국항공우주	14,315	14,475	14,467	14,445	14,272	14,274	14,274	14,260	14,263	14,263	19%	21%	4.6	
피팅	성광벤드	17,005	16,984	16,862	16,862	16,624	16,537	16,537	16,574	16,574	16,578	1%	2%	0.5	
	태광	16,997	16,997	16,997	16,997	16,997	16,997	16,997	16,997	16,997	16,729	1%	1%	0.5	
	하이록코리아	22,905	22,745	22,471	22,471	22,357	22,317	22,317	22,002	21,687	21,917	9%	9%	1.0	
정유	SK이노베이션	187,765	187,488	187,710	186,796	186,210	186,210	186,283	186,283	186,283	186,349	11%	11%	0.8	
	GS	72,340	72,023	72,788	73,129	73,590	73,590	73,824	73,824	73,824	73,493	11%	10%	0.8	
	S-Oil	55,027	55,748	55,969	56,066	55,263	55,263	55,279	55,279	55,279	55,198	20%	18%	1.5	

출처: Dataguide

당사 기계 선호주 vs. 시장

▶ 두산인프라코어, 태웅, 한진중공업



당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감률



▶ 기계 업종 뉴스

한진중공업

▽ 한진중, 1500억 규모 다대포공장 매각 내년 착수

<https://www.hqhighly.co/hi/JcMJLan7ofzX6O>

자구계획 일환으로 실시하고 있는 한진중공업의 자산매각은 다각도로 진행 중인 상황

1) 채권단 관계자는 8일 "부산에 있는 다대포공장 매각을 내년에는 추진할 계획", "부산시도 해당 공장 매각 관련 검토 진행 예정"이라고 밝힘  
블록을 전문적으로 생산해 진수하는 공장으로서, 부동산 시가로는 1500억 원의 감정가

2) 보유한 자산 중 인천 북항 제2항구 뒤희 부지인 약 1조5000억 원 규모의 울도 부지는 이미 쪼개 파는 방식으로 매각이 진행 중

: 지금까지 매각 계약이 이뤄진 것만 3000억 원 가량

3) 최근 1003억 원에 매각이 완료된 신문로 '베르시움'의 경우 서울 종로구청에서 계획사업 변경 건이 완료되는 즉시 한진중공업에 현금이 유입될 것

두산기계3사 등

▽ 한신평, (주)두산·두산중공업 등급전망 '부정적' 변경

<https://www.hqhighly.co/hi/DB7ZWcMddyFy5>

한국신용평가는 두산발켓 상장에도 (주)두산과 두산중공업의 신용등급 전망을 '부정적'으로 부여

: 신용등급을 기존의 'A-'로 유지하면서 등급 전망을 '부정적'으로 부여

두산엔진의 신용등급 전망에 대해서도 'BBB+'에 부정적으로 부여

두산인프라코어 등 두산중공업 계열에 대한 직·간접적인 지원 가능성 등을 결과라고 설명

두산발켓 상장에도 주력 자회사인 두산인프라코어의 단기상환 부담과 열위한 재무안정성이 지원 부담을 가중시킬 수 있다"며

"자회사 지원가치도 손실될 수 있는 등 재무안정성에 부정적인 영향을 미치고 있다"고 덧붙였다

▽ 한신평, 두산인프라코어 신용등급 BBB → BBB- 하향

<https://www.hqhighly.co/hi/3d10hxN6YWHG9j>

두산인프라코어에 유입된 2천400억원의 유동성은 기대에 크게 못 미치는 수준"이라며 "과중한 단기상환 부담이 해소되지 못하고 있다"고 진단

> 약재가 알려진 금요일, 동사 주가는 -0.24% 하락에 그쳤습니다.

△ 한·베트남 신재생·원전 협력...제7차 산업공동위원회 개최

<https://www.hqhighly.co/hi/FFCZ6py2ipivQ4>

베트남 산업무역부 전 두언 아잉(Tran Tuan Anh) 장관과 한·베트남 제1차 자유무역협정(FTA)공동위원회와 제7차 산업공동위원회

공동위는 2011년부터 포괄적으로 추진되고 있는 양국간 에너지·자원, 산업 기술, 원전 분야의 협력 방안에 대해 논의

재생에너지 분야 협력을 구체화하는 일환으로 한국의 두산중공업, 삼천리 이에스(ES), Nexnet사와

베트남의 엔셀코(Enserco), 패시픽(Pacific)사 간 폐기물 처리 플랜트 프로젝트를 추진키로 합의하고, 양해각서(MOU)를 체결

양국은 현재 한국 기업들이 참여중인 석탄화력 발전소 사업의 성공 추진을 위해 베트남 정부의 인허가 절차 과정 등에서 긴밀히 협력/지원하기로 함

> 두산중공업은 2년에 2개 정도의 베트남 석탄화력발전 수주를 기록 중입니다.

> 2016년에는 베트남 없이도 8조원 이상 수주를, 그리고 2017년에는 3개 정도의 베트남 프로젝트가 "ON HAND" 상태입니다.

▲ 두산인프라코어, 신형시장서 잇따라 수주 최근: 미얀마서 40대

<https://www.hqhighly.co/hi/gWCr4IDrvgrmAZ>

최근 미얀마 금광업체로부터 50t급 대형 굴삭기 6대를 포함해 건설장비 40대를 수주

현재 35대의 건설기계 장비를 보유 중인 이 업체는 대형 금광 채굴을 앞두고 추가로 필요한 장비를 모두 두산인프라코어에서 구매하기로 함

: 미얀마 시장 M/S 2010년 → 최근 16%

지난달에는 카타르 항만공사로부터 공개 입찰을 통해 대형 휠로더 30대

지난 6월에는 싱가포르에서 공항 확장 및 지하철 공사에 필요한 굴삭기 33대의 공급 계약

올해 신형시장에서 400여대의 굴삭기를 판매

> 3분기 소형/굴삭기 중심의 판매로 ASP와 수익성은 다소 낮았습니다. 대형 장비 판매가 마진에는 중요합니다.

> 최근 코모디티 랠리 때문인지 오비어락 때문인지, 아무튼 동남아 발 광산 대형 장비가 판매되었다는 점, 고무적입니다.

▷ (주)두산 공모채, 목표액 750억

<https://www.hqhighly.co/hi/CVl0Q99EtsWja>

당초 1000억 원까지 발행을 계획했지만 목표액은 750억 원으로 낮춰잡은 모습

내달 예정된 만기 회사채를 상환하는 데 투입한다는 복안이다. 만기 예정인 물량은 총 800억 원. 당시 4.8% 가량의 금리로 자금을 조달

▽ 두산, 회사채 수요예측 '최악은 피했다'

<https://www.hqhighly.co/hi/baFvQtaOB6ZOXr>

당초 두산은 회사채 차환 물량인 800억 원 어치를 조달하려고 했지만 50억 원을 줄여 발행

수요예측 결과 총 300억 원의 유효 수요가 들어온 것으로 집계. 산업은행이 물량의 최대치(40%)인 300억 원을 책임지고

최종 미매각 물량 450억 원은 6개 인수 증권사가 60억~105억 원씩 나눠 떠안을 것

큰 기계

△ 엘리베이터 유지보수도 첨단으로 거듭난다

<https://www.hiqhly.co/hi/O3O8IKNehWJlwi>

국내 대형 엘리베이터 3사(현대·오티스·티센)가 첨단 유지보수 기술을 선보이고 신성장 동력으로 육성  
 소규모 승강기 유지관리업체들은 대형사들의 시장 침해 행위라며 유지관리 기술과 시스템을 공유하라는 소송을 제기  
 그러나 법원이 최근 대형사들의 손을 들어주면서 첨단 유지보수 기술에 대한 특허권을 인정  
 이에 더해 국민안전처가 승강기 유지관리에 대한 최저가낙찰제 폐지를 결정하면서 대형사로서는 기술경쟁으로 승부할 발판이 마련  
 승강기 유지보수 시장에서는 800여 곳가량의 유지관리업체가 활동 중인데, 여기서 빅3 기업의 협력사를 제외하면 60%가량이 영세업체  
 이 때문에 입찰에서 '1개월에 100원'을 써내는 등 출혈경쟁이 만연한 실정: 올해 승강기 표준 유지관리비는 1대당 18만원 꼴이지만 전혀 지켜지지 않음

기타 기계

△ 한라IMS, 대한조선과 17억원 규모 공급계약 체결

<https://www.hiqhly.co/hi/1VXK9IRHACF8ay>

대한조선과 1A-Max급 PC선 3B 패키지(BWTS, BVRC, BTGS) 공급 계약을 8일 공시: 17억4726만8000원, 지난해 연결 매출액의 3.71% 수준  
 계약기간은 이날부터 오는 2018년 2월21일까지

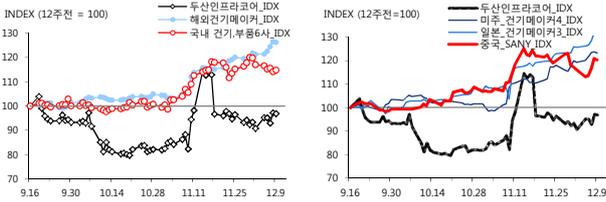
△ 한라IMS, 인피세스해운과 23.5억 규모 공급계약 체결

<https://www.hiqhly.co/hi/NiOPi0eA51ZJWq>

인피세스해운과 선박평형수 처리장치(BALLAST WATER TREATMENT SYSTEM RETROFIT) 10척 공급계약을 체결했다고 7일 공시  
 : 계약 금액은 23억5000만원이며 이는 2015년 매출액 대비 4.99%에 해당하는 규모, 계약 기간은 2022년 3월 7일까지

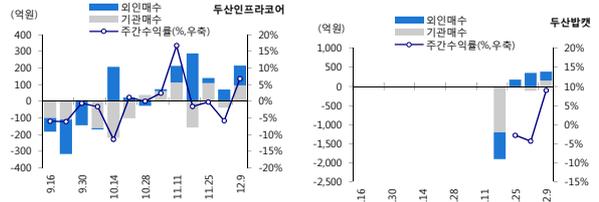
**건설장비**

▶ **두산 vs Global Peer vs 한국 부품** ▶ **건설장비 메이커 Global Peer**



**건설장비 수급**

▶ **건설장비 부품**

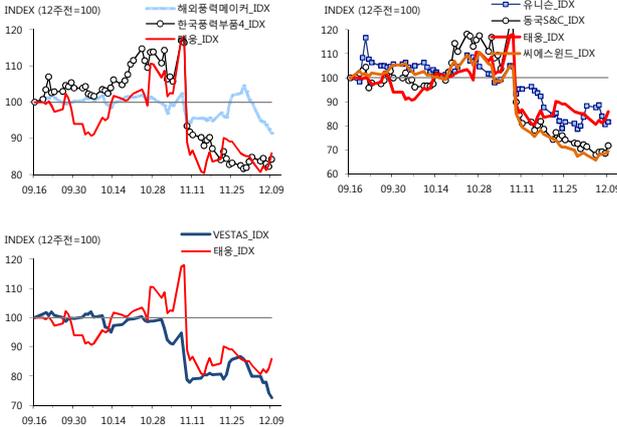


▶ **건설기계 해외 vs 한국 부품사**



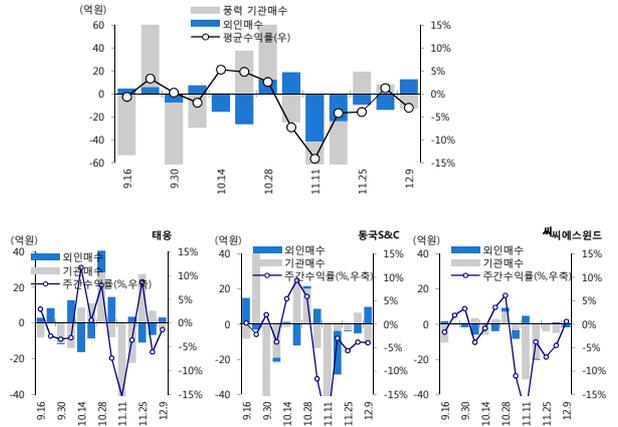
**풍력**

▶ **한국 풍력 부품5사 vs Global Peer** ▶ **한국 풍력부품5사**



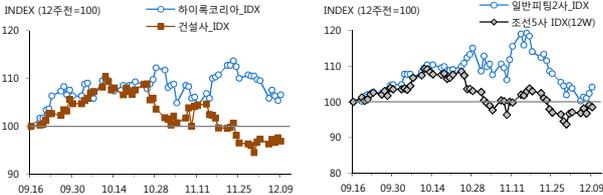
**풍력 수급**

▶ **풍력부품4사 수급**



**피팅**

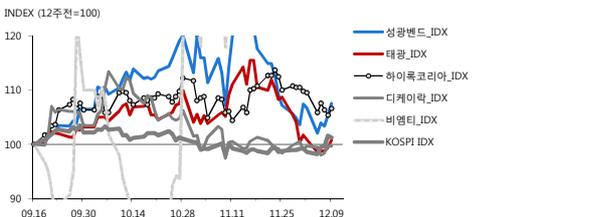
▶ **피팅 VS 전방1 건설**



**피팅업 수급**



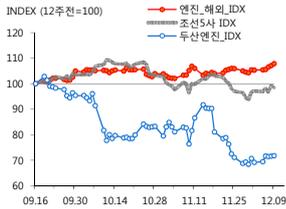
▶ **피팅 및 밸브사들**



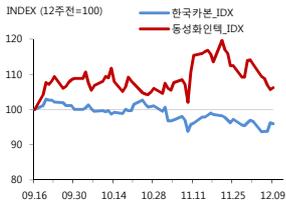
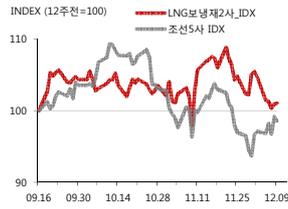
2016.12.12 (375호)

조선기자재

▶ 두산엔진 vs 조선5사 vs 해외 엔진



▶ 엔진3사

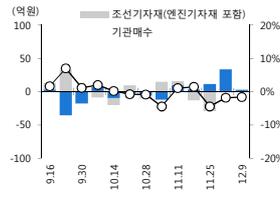


조선기자재 수급

▶ 보냉재 2사

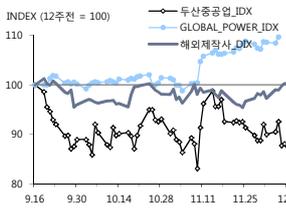


▶ 두산엔진



발전 및 발전기자재

▶ 두산중공업 VS 해외 PeerGroup

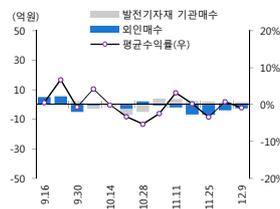


▶ 한국EPC vs 두산중공업 및 발전기자재

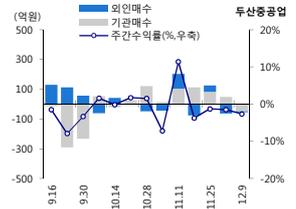


발전업 수급

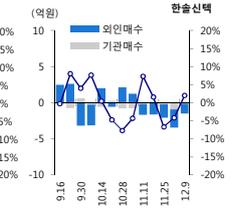
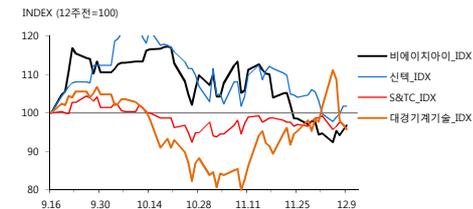
▶ 발전기자재5사(두산중공업 제외)



▶ 두산중공업

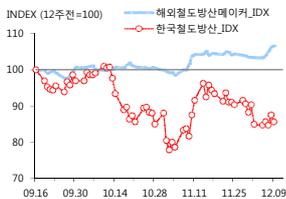


▶ 발전기자재 등

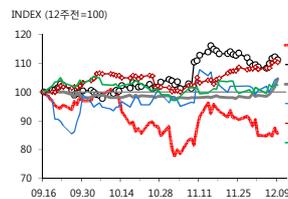


철도/승강기

▶ 철도 vs Global Peer



▶ 철도 vs Global Peer 개별

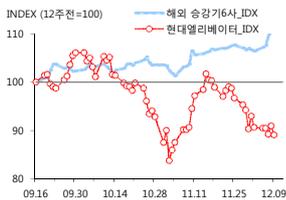


철도/엘리베이터 수급

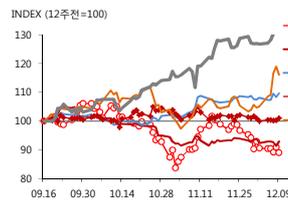
▶ 현대로템



▶ 엘리베이터 vs Global Peer



▶ 승강기 vs Global Peer 개별



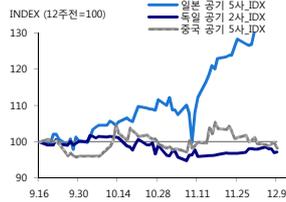
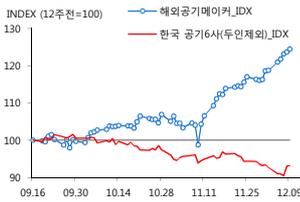
▶ 현대엘리베이터



공작기계

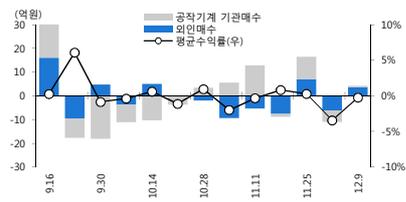
▶ 두산인프라~한국소형6사 vs Global Peer

▶ Global Peer - 지역별



공기 수급

▶ 공작기계 부품 수급



당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,  
 ▶ 회사는 해당 종목을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.  
 ▶ 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.  
 ▶ 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail 등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.  
 ▶ 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주권사로 참여하지 않았습니다.  
 ▶ 현대중공업, 현대미포조선은 당사와 계열사 관계에 있습니다.  
 ▶ 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확히 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자 : 최광식)

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전제, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전제 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.  
 1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 증가대비 3등급) 종목투자조건은 향후 6개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익율을 의미함.(2014년5월12일부터 적용)  
 -Buy(매수): 추천일 증가대비 +15%이상 -Hold(보유): 추천일 증가대비 +15% ~ -15% 내외 등락  
 -Sell(매도): 추천일 증가대비 -15%이상  
 2. 산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)  
 - Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비용 등급 공시 2016-09-30 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자의견 비율(%)	88.4 %	11.6 %	-